



Objet : Expérimentation de modification des procédures de départ RNAV en piste 15 AD Bâle Mulhouse LFSB

En vigueur : Du 22 janvier 2026, 0000 UTC au 21 janvier 2027, 2359 UTC

Lieu : AD : Bâle Mulhouse (LFSB)

CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 097/25

DESCRIPTIF DE L'ÉVALUATION

- RWY 15 : création des SID TORPA 8T, MOROK 8T, ELBEG 8B utilisables pour toutes les catégories d'aéronefs.
- Ces procédures deviennent les départs par défaut pour tous les usagers équipés RNAV.

MODALITES DE PARTICIPATION A L'EVALUATION

Toute difficulté rencontrée dans l'application de ces procédures fera l'objet d'une communication aux services de la circulation aérienne (ASR) avec copie par mail à :

Subdivision contrôle de l'Organisme de Contrôle de BALE MULHOUSE :
bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr

Subdivision Etudes et Environnement du Service de la Navigation aérienne Nord-Est
Sna-ne-mise-a-jour-aip@aviation-civile.gouv.fr

Afin d'établir un bilan, il pourra être demandé un retour d'expérience aux compagnies ayant utilisé ces procédures de départs.

CARTES SIDs, PROPOSITIONS DE CODAGE ET DESCRIPTIFS TEXTUELS :

Voir en ANNEXES.

ANNEXE 1

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Identification	Coordonnées / Coordinates	RNP	CONV	SID STAR	IAC
SB532	47°39'34.0" N 007°27'43.5" E	X		X	
SB515	47°34'47.0" N 007°32'10.5" E	X		X	
SB600	47°32'15.8"N 007°26'46.2"E	X		X	
SB612	47°31'47.1"N 007°26'05.9"E	X		X	
SB614	47°26'27.9"N 007°27'45.8"E	X		X	
SB616	47°28'11.8"N 007°36'44.7"E	X		X	
SB618	47°27'55.2"N 006°59'45.7"E	X		X	

←					
←					
	ELBEG	voir / see ENR 4.4	X	X	X
	LUMEL	voir / see ENR 4.4	X	X	X
	OLBEN	47°18'16.0"N 007°37'46.0"E	X		X
	TORPA	voir / see ENR 4.4	X		X
	MOROK	voir / see ENR 4.4	X		X

ANNEXE 2

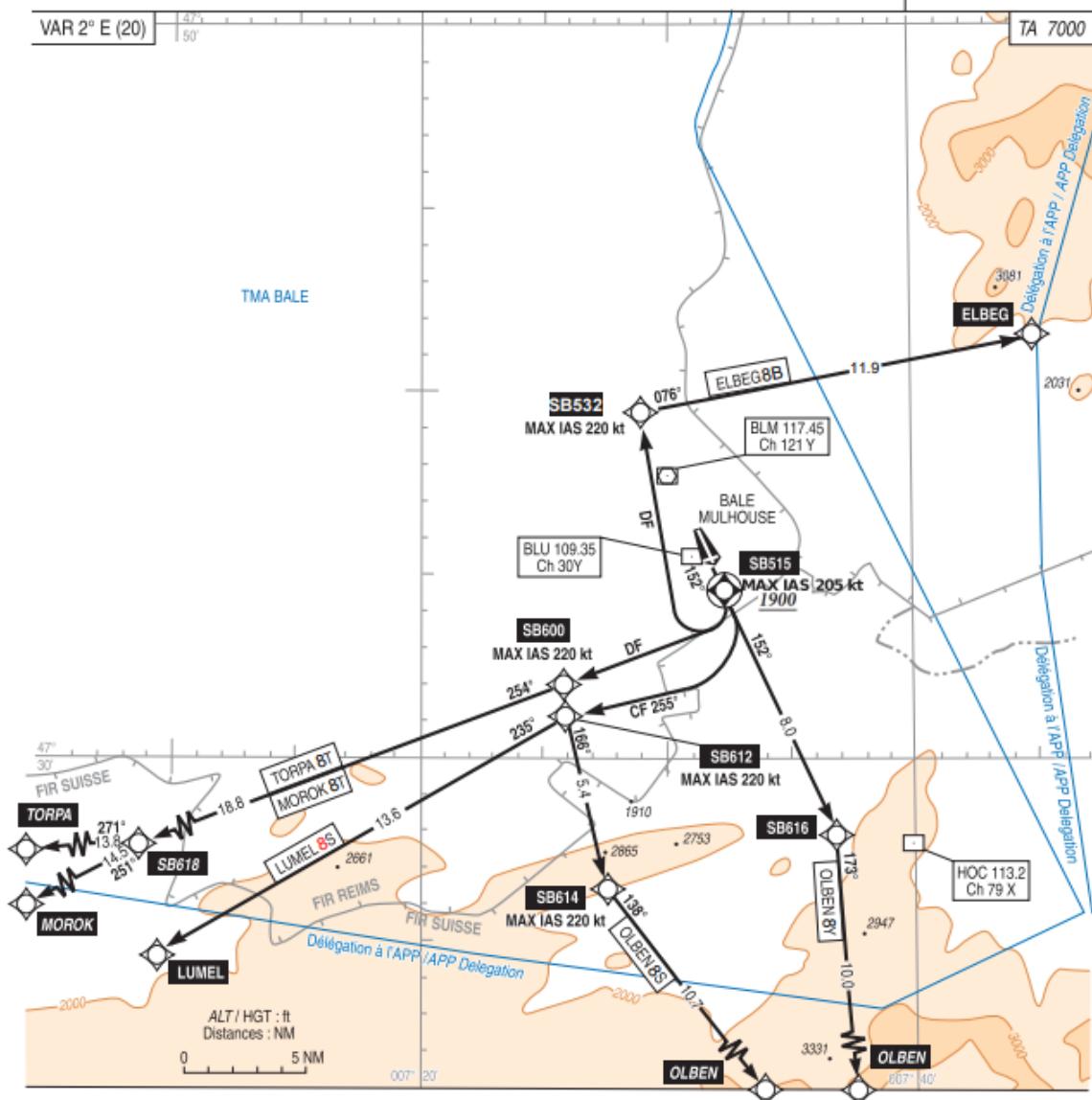
AIP SUP
FRANCE

AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV

BALE MULHOUSE
SID RNAV (GNSS) RWY 15
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

RNAV 1
GNSS seulement / only



ANNEXE 3

AD 2 LFSB DATA SID RWY 15 RNAV CODE

SID RNAV RWY 15											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2,5°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
ELBEG8B											
	CF	SB515	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900		205 kt	RNAV 1
	DF	SB532					R			220 kt	RNAV 1
	TF	ELBEG		076	078.9	11.9	R				RNAV 1
OLBEN8Y											
	CF	SB616		152	154.9						RNAV 1
	TF	OLBEN		173	176.0	10.0	R				RNAV 1
OLBEN8S											
	CF	SB515	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	CF	SB612		255	257.7		R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB614		166	168.0	5.4	L			220 kt	RNAV 1
	TF	OLBEN		138	140.3	10.7	L				RNAV 1
LUMEL8S											
	CF	SB515	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	CF	SB612		255	257.7		R			220 kt	RNAV 1
	TF	LUMEL		235	237.4	13,6	L				RNAV 1
TORPA8T											
	CF	SB515	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900		205 kt	RNAV 1
	DF	SB600					R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB618		254	256.8	18.8	L				RNAV 1
	TF	TORPA		271	273.6	13.8	R				RNAV 1
MOROK8T											
	CF	SB515	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900		205 kt	RNAV 1
	DF	SB600					R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB618		254	256.8	18.8	L				RNAV 1
	TF	MOROK		251	253.6	14.5	L				RNAV 1

ANNEXE 4

AD 2 LFSB SID RNAV RWY 15 INSTR 01- CAT A, B, C, D				
PBN Box	RNAV 1 GNSS only			
Climb gradient	Voir RMK			
		Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route Départs omnidirectionnels : voir AIP France AD 2. LFSB.22		
		(1) La végétation d'altitude 972(90) et 1037(156) à 569 m et 1160 m de la DER à droite de l'axe nécessitent une pente minimale théorique de montée de 5%. (2) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1036) à SB515, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale	RMK	
ELBEG 8B	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB532 (IAS MAX 205 kt dans le virage) puis ELBEG	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft	
TORPA 8T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (IAS MAX 205kt dans le virage), puis SB618 et TORPA	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft	
MOROK 8T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (IAS MAX 205kt dans le virage), puis SB618 et MOROK	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft	
LUMEL 8S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 (IAS MAX 220 kt) et LUMEL	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft	
OLBEN 8S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 (IAS MAX 220 kt), puis SB614 (IAS MAX 220 kt) et OLBEN	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft	
OLBEN 8Y	Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000ft Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : -1HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés : - aéronef à hélices munis du CLN - aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2 ^{ème} partie, chapitre 3, et dont le niveau de bruit de certification au survol est inférieur à 89 EPNdB	